Техника — молодежи 1981

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

СЕРГЕЙ ПЕТРОВСКИЙ, Москва
ЭПОХА, КОТОРАЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Все мы любим фантастику. И не только ту, что повествует об увлекательных приключениях в глубинах вселенной. Наряду с «Аэлитой» и «Туманностью Андромеды» неизменной любовью читателей пользуются «80 тысяч километров под водой» и «Таинственный остров» Ж. Верна, «Плутония» и «Земля Санникова» В. Обручева, «Затерянный мир» и «Маракотова бездна» А. Конан-Дойля… Словом, произведения, действие которых протекает исключительно на нашей планете, а герои открывают новые острова и неведомые (или якобы вымершие) виды животных и растений.

Эта отрасль научно-фантастического жанра, которую обычно называют «географическая фантастика», процветала не только при жизни ее знаменитого создателя — Жюля Верна, но и сравнительно недавно, всего два-три десятилетия назад. Достаточно вспомнить романтические рассказы И. Ефремова о геологах и моряках, появлением которых знаменовалось начало большого периода советской фантастики, непосредственно предшествующего «Туманности Андромеды». Именно географическая фантастика зажигала в сердцах молодых пламя исканий, звала их к новым открытиям. Но, как ни удивительно, в последующие годы ее волна постепенно пошла на убыль, пока не исчезла совершенно.

В чем заключается главная причина этого явления? Можно, конечно, сказать, что научной базой для такого рода фантастики были географические открытия, эпоха которых, дескать, безвозвратно ушла в прошлое. Но такое мнение вряд ли правомочно. Нет-нет да и мелькнет в печати сообщение о новых открытиях исследователей Земли, становящееся иногда подлинной научной сенсацией.

«Виднейшие авторитеты мира готовы были поклясться, что все целаканты вымерли 50 миллионов лет назад (по новейшим данным — 70 миллионов лет)», писал первооткрыватель этой кистеперой рыбы Дж. Смит. А совсем недавно в печати появилось сообщение об отправке в дебри Африки специальной экспедиции на поиски… живых динозавров, которые, судя по рассказам местного населения, прекрасно сохранились до наших дней.

Так что открытия все-таки делаются, несмотря на мнения и сомнения «виднейших авторитетов». Представляется, что главной причиной исчезновения географической фантастики является

другое. С каждым годом издается всё меньше произведений о «тайнах и чудесах Земли», а именно они, по всей вероятности, и были истинной «питательной средой» жанра. Если подобная литература и появляется, то, как правило, лишь отрезвляющего, критического характера. Например, единственный переведенный у нас труд о Бермудском треугольнике посвящен доказательству того, что никакого феномена там нет и в помине. Да что Бермудский треугольник! Даже в по-настоящему интересной книге С. Морозова «Крылатый следопыт Заполярья», рассказывающей о знаменитом арктическом летчике И. Черевичном, лишь две (!) странички отведены на историю открытия двух неизвестных к тому времени северных островов.

Как тут снова не вспомнить знаменитую «Землю Санникова»? Ведь в отличие от «Плутонии» это произведение основано на фактах. В послесловии к роману академик В. А. Обручев писал: «Эта земля существовала, может быть, более 100 лет назад, как показали наблюдения Санникова и Толля, но не так давно исчезла».

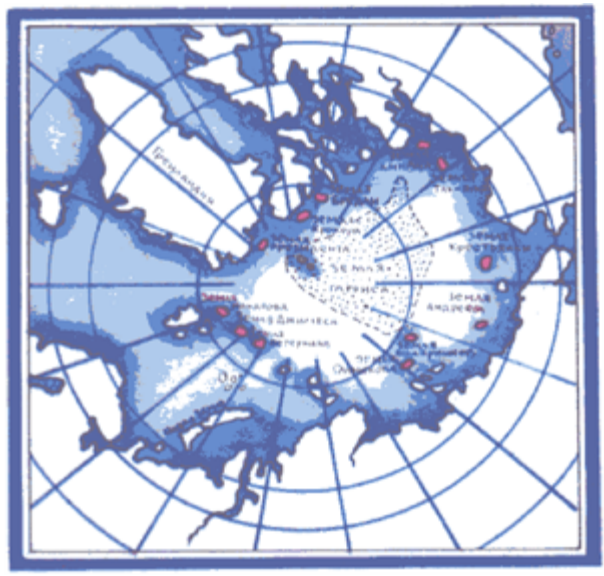
Любопытно, что в уже отмеченной книге о Черевичном приведены такие слова полярного летчика: «Миф-то миф. А все-таки… оставил Яков Санников след на земле. Сам он, конечно, в своем открытии ошибся тогда, но многих потом повел на поиски, в странствия…» Хочется добавить, что большая заслуга в этом и Обручева, автора прекрасного научно-фантастического романа. И это отнюдь не уникальный пример плодотворного взаимодействия реальности и фантастики!

Эпоха географических открытий продолжается. Годами бороздят арктические просторы дрейфующие станции «Северный полюс» с двузначными номерами. Идут на штурм полюса новые экспедиции — то на атомном ледоколе «Арктика», а то и просто на лыжах. И именно сейчас, когда отдаленные районы осваиваются все более активно, документальные рассказы об открытии новых земель, воспоминания известных полярных исследователей и соответствующие фантастические произведения становятся особенно актуальными. Ведь ледовая шапка планеты скрывает еще немало тайн и загадок. Не следует притворяться, что нам известно абсолютно все о нашем громадном доме, имя которому — Земля.

Материалы, в той или иной форме затрагивающие вопрос о тайнах Земли вообще и ее северных районов, в частности, довольно регулярно поступают в редакцию. Многих читателей «ТМ» особенно интересует история замечательных исследований 30-50-х годов, когда мужественные советские полярники — ученые, моряки, авиаторы — стерли последние «белые пятна» с

карты Арктики. Об этой славной эпохе рассказывается в воспоминаниях заслуженного штурмана СССР Валентина Ивановича АККУРАТОВА, сокращенный вариант которых мы предлагаем вашему вниманию.

-
- Владимир Матвеев, Москва
  - ○
- Валентин Аккуратов, заслуженный штурман СССР
  - ○
- КРЕСТЫ НА КАРТЕ
- ЛЕДЯНОЙ ОБОРОТЕНЬ
- РАЗМЫТЫЕ И УНЕСЕННЫЕ МОРЕМ
- ЗОВ «БЕЛЫХ ПЯТЕН»
- НЕ ЛЕТАЙТЕ ВЫСОКО…
- В СЕРДЦЕ АРКТИКИ
- ЖИЗНЬ НА «ПОЛЮСЕ СМЕРТИ»
- НЕПОТОПЛЯЕМЫЕ АВИАНОСЦЫ
- САМАЯ СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ
- Рассказ В. АККУРАТОВА о полете в районе гипотетической Земли Андреева комментируют ПАВЕЛ НОВОКШОНОВ, ДМИТРИИ АЛЕКСЕЕВ, действительные члены Географического общества СССР
  - ○
- Досье эрудита
  - ○



Карта Арктического бассейна. Красные точки — некогда наблюдавшиеся, но исчезнувшие впоследствии острова.

Владимир Матвеев, Москва
Арктика

Арктика… Она бывает разная
Добрая и склонная к борьбе,
Но всегда — по-своему прекрасная
И всегда — манящая к себе.
Сознаю, что это мненье личное.
Но — быть может, на свою беду,
Оставляя благодать столичную,
Снова на свиданье к ней иду.
Тяжело порою — дыбом волосы,
Только все равно в нее влюблен
И снегам у Северного полюса
Вновь несу признательный поклон.
В Заполярье тянет не романтика
(Многое знавал я на веку),
А большое чувство. Здравствуй, Арктика!
Подскажи мне теплую строку…

Валентин Аккуратов, заслуженный штурман СССР
БЕЛЫЕ ПРИЗРАКИ АРКТИКИ

Благодаря научно-фантастическому роману академика В. А. Обручева легендарная Земля Санникова стала самой известной представительницей обширного семейства арктических «терра инкогнито». Но их было много, ее полноправных «сестер». Земля Макарова, Земля Андреева, Земля Бредли. Земли Джиллеса, Гарриса, Кенана, Так-Пука, Муханова (Полярников), Президента, Крестьянки… Все эти острова (за исключением Земли Гарриса, предсказанной «на кончике пера») в свое время отчетливо наблюдались при ясной, солнечной погоде. Факт их открытия зафиксирован в судовых документах. Определялись их координаты, зарисовывались очертания, и они официально наносились на карты всех адмиралтейств. Тяжелые льды, непроходимые гряды торосов не позволяли подойти к их берегам вплотную, но для Арктики это обычная вещь. А существование новых земель подтверждали вслед за первооткрывателями и другие полярные исследователи.

Эти острова получали постоянную, казалось, прописку на всех географических картах мира — вместе со своими заливами, горными хребтами, высотными отметками. Они были такими, как в картографии принято изображать самые нормальные острова. И никого не смущало, что рядом с некоторыми названиями стояли буквы МС. Местоположение сомнительно… Ничего удивительного — Арктика! Пометка предупреждала летчиков и мореходов, что определять координаты по данным ориентирам не следует, а плавание в прилегающих районах чревато серьезными неприятностями. Но в существовании большинства островов никто не сомневался.

Вера в них подкреплялась замечательными открытиями советских полярников. В 30-е годы в Карском море были обнаружены многочисленные новые острова: Арктические, Известий, ВЦИК, Исаченко, Сидорова, Воронина, Ушакова, Визе, Шмидта, Махоткина, Алексеева… Большая их часть стала впоследствии базами для научно-исследовательских полярных станций. А на картах Арктики оставались еще «белые пятна» (поистине самые белые в мире!) общей площадью в 4 млн. кв. км. Почти треть всей арктической акватории! Места, где не только не ступала нога человека, но куда даже не проникал его взгляд.

Естественно, новые земли всегда влекли к себе нас, полярных летчиков. Не любопытства ради надеялись мы уточнить их положение, определить очертания и рельеф. Неточные координаты острова могут привести к навигационным ошибкам, а Арктика ошибок не прощает. Впрочем, возможен еще более прозаический вариант. Представьте, что вы летите в тумане, на небольшой высоте, а впереди скала, не нанесенная ни на одну карту…

Но в предвоенные годы нам, говоря по правде, было не до специальных экспедиций к полулегендарным северным землям. Много было более насущных задач. К тому же над арктическими торосами летало все больше самолетов ледовой разведки, экипажи которых настойчиво проникали все дальше в запретные высокие широты — все ближе и ближе к полюсу.

— Вот что, товарищи колумбы, — сказал нам как-то Иван Дмитриевич Папанин, — давайте пока не будем выбрасывать народные деньги на поиски ваших «терра инкогнита». А если уж невтерпеж уточнять географию, действуйте. Но только попутно с ледовой разведкой.

Я был тогда штурманом полярной авиации. Мне посчастливилось побывать в самых глухих уголках арктической акватории. Работа была нелегкой. Сколько раз хмельная радость побед сменялась горечью поражения! Но никакие злые силы не могли сломить мужества и упорства дружного коллектива замечательных полярных летчиков. Это они, истинные землепроходцы нашего времени, стерли последние «белые пятна» с карты северного полушария планеты.

…Непередаваемое чувство испытываешь, когда после долгих часов утомительного полета замечаешь далеко на горизонте среди хаотического нагромождения дрейфующих льдов тонкий профиль неизвестной земли.

Земля!

Земля, которую никто до тебя не видел.

В. А. Аккуратов.

Видишь, но не веришь. Лезешь в расчеты и карты. Не ошибка ли, не сбился ли с курса? Но на карте на сотни миль кругом океан, а глаза отчетливо видят на горизонте волнистую линию, которая рисуется на фоне ясного неба как далекое, одинокое, невесть откуда забредшее облако.

Облако? Но оно должно менять свои контуры, а это…

Земля!..

Пусть она мертвая и холодная, пусть это только базальтовые скалы, кое-где пробивающиеся сквозь ледяной панцирь. Но это же новая земля, и никто не знает, какие богатства скрываются в ее недрах…

Ни с чем не сравнить чувство, которое возникает, когда ты открываешь доселе неведомую землю. Когда ты ее действительно открываешь.

Но так бывает далеко не всегда.

КРЕСТЫ НА КАРТЕ

К сожалению, географические открытия в Арктике зачастую происходят при самых трагических обстоятельствах.

…Октябрь 1937 года. Машина летит на север. Где-то там, за полюсом, больше месяца назад попал в аварию (возможно, сделал вынужденную посадку) СССР-Н-209, самолет Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского, совершавшего перелет в США. Спасательный авиаотряд под командованием Героев Советского Союза М. Шевелева и М. Водопьянова еще десять дней назад прибыл на остров Рудольфа, но попал в непогоду. Ураганные ветры грозили сбросить самолеты в океан с 300-метрового откоса. Их удалось спасти благодаря самоотверженным усилиям личного состава отряда и коллектива зимовщиков. Люди, закутанные в меха и кожи, с обмороженными лицами, пристегнутые к натянутым на аэродроме канатам, ползком подбирались к машинам, вмораживали якоря, заваливали огромные лыжи бочками с бензином и глыбами спрессованного снега…

Но этот кошмар позади. После наступления затишья принято решение: в район предполагаемой вынужденной посадки С. Леваневского идет самолет Н-170 (командир М. Водопьянов); Н-172 под командованием А. Алексеева уходит в восточную часть Земли Франца-Иосифа и подыскивает там запасную посадочную площадку (на случай, если остров Рудольфа вновь захлестнет непогода); Герой Советского Союза В. Молоков и его люди остаются в резерве; ну а наш экипаж на вахтенном самолете Н-169, обеспечивающем дрейф группы И. Папанина, начавшийся три месяца назад, летит на разведку погоды — ведь судить о ее состоянии в районе полюса без этого невозможно (от полюса до острова Рудольфа около 1000 км, до группы Папанина — 500).

Все, казалось бы, расписано по пунктам, все предусмотрено. Но недаром говорится, что человек предполагает, а судьба располагает. В роли последней в данном случае выступила арктическая погода. Вернее, непогода. Не прошло и часа после нашего вылета, как Рудольф (слово «остров» полярники обычно опускают) так «законопатило», что Н-172 стартовать не смог. Зная непостоянство Арктики, продолжаем разведку. Однако чем глубже мы проникаем в высокие широты, тем ожесточеннее беснуется белая стихия.

Дойдя до заданной точки, поворачиваем обратно. Командир самолета И. Мазурук и второй пилот М. Козлов с трудом удерживают машину, отяжелевшую от оледенения. Хвостовое оперение начинает вибрировать. Отрываясь от винтов (их лопасти

омываются спиртом), куски льда грохочут по гофрированным бортам. «Концерт» прекращается лишь на высоте 4700 м, когда облака остаются внизу.

— Вырвались! Куда теперь? — спрашивает Козлов.

Куда? Да куда угодно. На любой из ста островов архипелага. Туда, куда позволит погода.

Мазурук передает управление Козлову. Вместе с командиром изучаем по картам россыпь островов Земли Франца-Иосифа. Ситуация незавидная. Мощный циклон оплел щупальцами снежных ветров весь архипелаг. Посадить в этом хаосе четырехмоторный гигант — да еще на случайной площадке, выбранной с воздуха?..

Запас горючего ограничен. Раздумывать некогда. Учитывая движение циклона, принимаем решение: лететь на запад архипелага и приземляться на острове Эдуарда или острове Гармсуорта.

Судя по картам и лоции, это куполообразные острова-близнецы, сплошь покрытые ледниками. Они расположены рядышком в море Королевы Виктории. Пологие ледяные склоны, наибольшая высота не превышает 300 м. Переждав на одном из них непогоду, мы вернемся на Рудольф.

Летим над облаками, но свои координаты знаем хорошо. За десять минут до островов начинаем снижаться. На высоте. 400 м выходим из облаков. Кругом, насколько видит глаз, чистая вода открытого моря. Лишь кое-где плавают редкие льдины.

— Где же твои острова, штурман?

— Минут через пять-семь увидим, деваться им некуда, — бодро отвечаю я, а сам лихорадочно проверяю расчеты. На картах — и на нашей и на английской острова нанесены четко, без каких-либо предостерегающих пометок. Все верно, но в море их нет! Вот слева по курсу возникает высокая ледяная шапка. Сличаю с картой — правильно, это остров Артура, он расположен в десяти милях левее. Эдуард и Гармсуорт должны быть прямо под нами. Но… их нет!..

— Что это там, штурман? — интересуется Мазурук.

— Остров Артура.

— Артур? Но где же тогда другие? Ты что-то путаешь, штурман.

— Нет. — Я уверен в своих вычислениях. — Через 13 минут выйдем к Земле Георга. Координаты рассчитаны точно.

Мазурук недоверчиво пожимает плечами:

— Если так, то это географическое открытие. Вернее, закрытие. Закрытие двух островов… Не верю. Может, стоит развернуться, еще поискать?

— География географией, а горючего в обрез, — предупреждает бортмеханик Д. Шекуров. — Главное сейчас где-нибудь сесть.

Не меняя курса, продолжаем полет. И вот уже впереди проступает белая полоса пологого берега. Гор не видно, они в тумане, стена которого неумолимо наступает на побережье.

— Земля Георга, полуостров Армитэдж! Надо торопиться, затягивает!..

— Да тут и танк не пройдет! Смотри, какие тальвейги! — Мазурук показывает на берег, изрезанный ручьями и речушками, низвергающимися с ледников.

Идем вдоль берега. Под приглушенный рокот моторов мысль работает тревожно, но четко. «Куда теперь? Всюду туман, а горючего все меньше? Только на юг архипелага. на мыс Мэри, там с наветренной стороны есть галечная коса…»

Неожиданно внизу появляется ровное заснеженное плато.

— Секундомер! — кричит Мазурук.

— Включен… Длина — 900 метров! — Я сбрасываю дымовую шашку, Разворачиваемся, осматриваем площадку. Ветер рвет черный дымовой шлейф, с гор на плати стекают реки тумана. Но огромный оранжевый самолет уже мягко скользит по снежной поверхности… Вовремя — через несколько минут все окутывает белая мгла.

Докладываем на Рудольф о благополучной посадке. На камбузе гудят примуса, скоро будем обедать. Настроение у всех приподнятое, градом сыплются шутки. В основном достается мне — я самый молодой в экипаже.

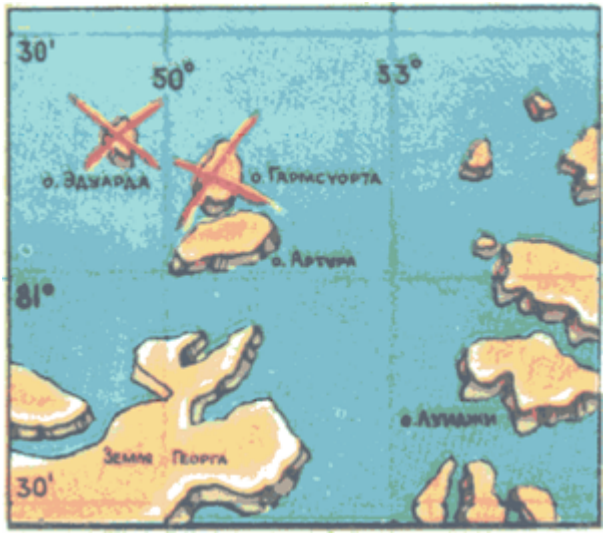
— Куда подевал острова, штурман?..

Я, естественно, нервничаю. Уж очень авторитетны карты Британского адмиралтейства и имя английского ученого Джексона, первооткрывателя пропавших островов.

— Мы шли абсолютно точно. Их нет! На обратном пути убедитесь!.. Ведь мы на Земле Георга, не так ли?

— Уж и не знаю, куда ты нас завел, — говорит Козлов. — Очень уж странно все это выглядит. Где острова? Взорвались, как Кракатау? Или затонули, как Атлантида?..

— Да их, наверно, и не было никогда! — неожиданно для себя импровизирую я и тут же развиваю внезапно блеснувшую догадку: — Ведь нигде не сказано, что Джексон там побывал! Вероятно, он их только увидел. Увидел и нанес на карту! А это было просто скопление айсбергов… Как и Земля Петермана, Земля Зичи. Где они?..



Острова Эдуарда и Гармсуорта никогда уже больше не появлялись ни на одной географической карте.

Меня поддерживает Мазурук, но спор еще долго не утихает. Тем временем с Рудольфа сообщают, что там наконец установилась погода, Тает туман и у нас. Разогреваем моторы и спустя два часа покидаем Землю Георга.

Судя по картам, опять пролетаем над островами Эдуарда и Гармсуорта. Видимость безгранична. Но в море маячит лишь одинокая громада Артура.

— Эх вы, — ворчит Шакуров. внимательно следя, за показаниями бензомеров. Порядочные исследователи открывают острова, а вы закрываете. Тоже мне, колумбы…

Спустя несколько дней мы вновь были в этом районе. Большой запас горючего и отличная погода позволили нам тщательно обследовать всё море Королевы Виктории с привязкой аэрофотосъемки к острову Артура. Торжественно, но без всякой радости мы зачеркнули на бортовой карте красным карандашом острова Эдуарда и Гармсуорта и прямо с борта самолета радировали в Арктический институт о результатах своих наблюдений. Ответил нам доктор географических наук Н. Н. Урванцев. Сообщил, что сведения переданы для исправления карт, и поздравил с географическим открытием.

Но ещё на протяжении многих лет всякий раз, когда переменчивые ветры служебных заданий заносили меня в море Королевы Виктории, я с тайной надеждой всматривался в призрачный горизонт, и горькое чувство охватывало меня при взгляде на новые карты, где не было ни острова Эдуарда, ни

острова Гармсуорта…

ЛЕДЯНОЙ ОБОРОТЕНЬ

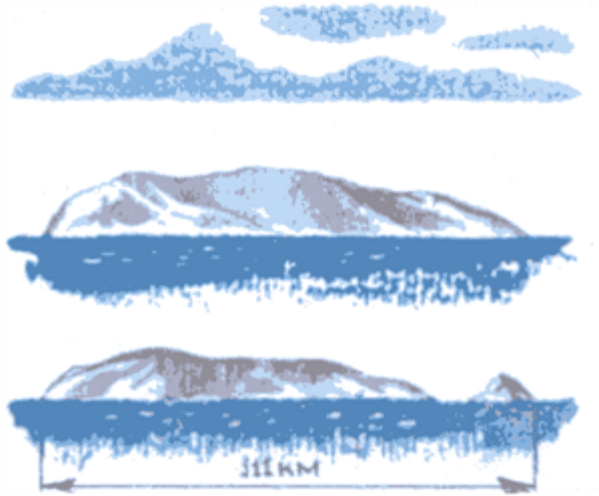
…На голубом небе ни облачка.

Миновав безжизненную Землю Александра, летающая лодка СССР-Н-275 устремляется дальше. Сильный лобовой ветер снижает нашу скорость до 120 км/ч, но это нас не беспокоит. Для стратегической ледовой разведки такая скорость вполне приемлема, а горючего в крыльевых баках хватит более чем на сутки. Нас волнует другое: ведь мы идем в район Земли Джиллеса, самой таинственной и долговечной из всех арктических «терра инкогкита»…

…В 1707 году голландский капитан ДЖИЛЛЕС вышел за китами на север из Свальбарда (Шпицбергена) и, пробившись сквозь льды, неожиданно увидел на горизонте неизвестную землю. Подойти к ней вплотную не удалось: тяжелые дрейфующие льды не пропустили парусник. Но Джиллес определил примерные координаты острова (81?30 северной широты и 36?00 восточной долготы) и нанес его на свою карту.

Район Шпицбергена в те времена буквально кишел китами и китобойными судами. Известие о новой потенциальной базе заинтересовало многих, однако все попытки пробиться к таинственной земле остались безуспешными. Спустя несколько лет координаты Земли Джиллеса были уточнены — широта 80?10 , долгота 32?00 , но на ее берега так и не ступила нога человека.

В навигацию 1899 года адмирал С. О. Макаров проводил испытания своего детища, первого в мире ледокола «Ермак», В районе архипелага «Семь островов», к северу от Шпицбергена. Ещё дальше на север, в 30–35 милях, входивший в состав экипажа астроном Кудрявцев неожиданно увидел крутые берега неизвестней земли, о чем тут же доложил адмиралу. Однако пробиться к ним через тяжелые льды ледокол не смог: его носовая часть была повреждена. От высадки пришлось отказаться, кораблю требовался ремонт.



Профили Земель Джиллеса (вверху) и Макарова.

Так выглядят с воздуха арктические острова.

Адмирал был вынужден отступить, а вскоре началась война с Японией. Самому Макарову было ясно: поскольку открытый остров лежит гораздо юго-западнее Земли Джиллеса, то это земля протяженностью не менее 60 миль, стало быть, совершенно новая. Впоследствии она получила название «Земля Макарова». (Впрочем, на Западе посчитали, что русский адмирал-повстречал все-таки Землю Джиллеса.)

Четверть века спустя, в сентябре 1925 года, английский судоводитель Уорслей дважды созерцал какую-то землю севернее Шпицбергена, но несколько западнее Земли Джиллеса, по-прежнему красовавшейся на всех британских картах. Поскольку средств для специальной экспедиции не нашлось, поиски таинственной земли в качестве попутного задания были

включены в планы полетов Амундсена, Берда и Нобиле к Северному полюсу. Однако маршруты перелетов лежали далеко в стороне от Земли Джиллеса и Земли Макарова. Вопрос опять остался открытым.

В 1928 году советский ледокол «Красин», спешивший на помощь экипажу дирижабля «Италия», пробился в район Земли Джиллеса, но не обнаружил ее. Правда, к этому времени вышло из строя самое мощное разведывательное оружие ледокола — самолет Б. Чухновского. Спасая группу Мальмгрена, он потерпел аварию.

Новые данные появились в 1934 году. Известный полярный исследователь профессор Н. Н. Зубов, находившийся на борту гидрографического судна «Персей», к северо-востоку от «Семи островов» вдруг увидел вдали берега неизвестной земли. Гористый профиль ее был зарисован, но приблизиться к ней помешали тяжелые льды. Годом позже участники экспедиции Г. А. Ушакова, работавшие в том же районе на ледокольном судне «Садко», также заметили неизвестную землю. Летчик С. Бабушкин вылетел к ней на небольшом самолете-амфибии Ша-2, но погода внезапно испортилась, туман и низкая облачность закрыли все внизу. Бабушкин вернулся на корабль, и «Садко» вскоре покинул этот район — работа есть работа. Тайна Земли Джиллеса так и осталась тайной…

…А теперь мы сами идем к «терра инкогнита», такой желанной и одновременно смертельно опасной для ледовых разведчиков, летающих на малых высотах.

На борту идет размеренная трудовая жизнь. Неотрывно, до рези в глазах, наблюдаем за льдами, за горизонтом. В небе неправдоподобно ослепительное солнце. Холодное и колючее, оно отражается мириадами искр от белоснежного убранства океана. Гремит органная музыка мощных моторов…

Вдруг далеко впереди, градусах в пятнадцати правее курса, появляется темная точка. Мы приближаемся к ней; она понемногу растет и превращается в типичное чечевицеобразное облако, какие обычно прикрывают вершины арктических островов.

Командир самолета И. Черевичный кричит, перекрывая мерный гул двигателей:

— Смотри, штурман! Это же островное облако! Откуда оно здесь, в океане?

— Да, облака такой формы образуются только над ледниковым куполом острова, — размышляю я вслух. — Неужели Земля Джиллеса? Или Макарова?

— А почему бы и нет? — радуется Черепичный. — Ее видели Макаров, Зубов, Ушаков… Разве этого недостаточно?!

Облачко приближается. Его контуры не меняются, а под ним проступает что-то темное, рассеченное широкими белыми полосами. Так выглядят с самолета ледниковые языки, сползающие с куполов арктических островов…

«Терра инкогнита»! Мы ясно видим ее, и очень хочется воскликнуть заветное: «Земля!»

Но мы привыкли к коварным сюрпризам Арктики. Земля — если это земля — еще далеко. На таком расстоянии кристально прозрачный воздух создает невероятные миражи. Разве не видели мы солнца, превращенного рефракцией в оранжевый бокал, пурпурную пятиконечную звезду или даже в желтый корабль, плывущий над горизонтом?

Пилоты, радист, механики — все прилипают к иллюминаторам. Пристально всматриваемся в облако, словно коллективно гипнотизируем его. Вдруг оно, странно покачиваясь, разваливается на части… И мы ясно различаем под ним огромное разводье чистой воды — а там-высокую ледяную гору, прикрытую полоской тумана.

— Айсберг?! — не веря своим глазам, разочарованно выдыхает Черепичный.

— Ага, — киваю я. — Только не совсем обычный…

Наношу айсберг на карту. Он исполинских размеров, его поверхность топорщится сверкающими холмами. Мы осторожно огибаем его крутые берега с тайной надеждой увидеть выходы скальной породы. Увы! Всюду, даже в самых глубоких трещинах, только чистый голубой лед да белый снег.

— Новая шутка Арктики! — Черевичный резко возвращает машину на прежний курс.

— Ничего себе новая! — возражаю я. — Этой шутке больше 200 лет. Ведь такой она и была, Земля Джиллеса! Секрет прост — рефракция плюс чье-то желание открыть для человечества новые земли…

Чувствую, как все тело охватывает усталость. Все притихают. Наушники сжимают виски. Поражение есть поражение. Не так уж приятно опровергать красивые морские легенды…

РАЗМЫТЫЕ И УНЕСЕННЫЕ МОРЕМ

Мне неоднократно доводилось искать и знаменитую Землю Санникова. Ее «крестный отец», русский промышленник Яков Санников, в 1809–1811 годах работал в экспедиции, занимавшейся описанием береговой черты Новосибирского архипелага. Весной 1809 года с северного побережья острова Новая Сибирь он заметил на северо-востоке какую-то неизвестную землю и в попытке достигнуть ее проехал на собачьей упряжке около 25 верст, но был остановлен широкой полыньей, края которой сливались с горизонтом.

Ровно год спустя, изучая остров Фаддеевский, Санников с его северного берега опять увидел загадочную сушу. Заснеженная, холмистая, она лежала строго на севере на расстоянии примерно 45 верст. Подойти к ней по льду снова помешала широкая полынья. А в третий раз неутомимый исследователь полюбовался издали на «свою» землю в июне того же года, с самого северного мыса острова Котельный. Но когда через 10 лет Русское адмиралтейство снарядило экспедицию, ей, несмотря на тщательные поиски, не удалось обнаружить каких-либо признаков Земли Санникова.

После длительного перерыва, в 1886 году, ее увидел русский геолог Э. Толль к северо-северо-востоку от острова Котельный. Ученый даже попытался по профилю гор определить ее геологическое строение…

Экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче» (1912–1913 гг.) ее не открыла. Однако многие русские и зарубежные географы были по-прежнему убеждены в реальности Земли Санникова.

Неудивительно, что нас, полярных летчиков, волновала ее загадка. Изучение архивных материалов, неоднократные беседы с профессорами Ю. В. Визе и Н. Н. Зубовым зажигали наши сердца верой в существование неуловимой земли. Аргументы в ее защиту звучали настолько убедительно, что мы с Черевичным использовали все легальные и полулегальные возможности для полетов в район океана, расположенный к северу от Новосибирских островов. И как тщательно, с какой фанатичной скрупулезностью «прочесывали» сплошные ледовые поля, пытаясь отыскать эту влекущую землю!

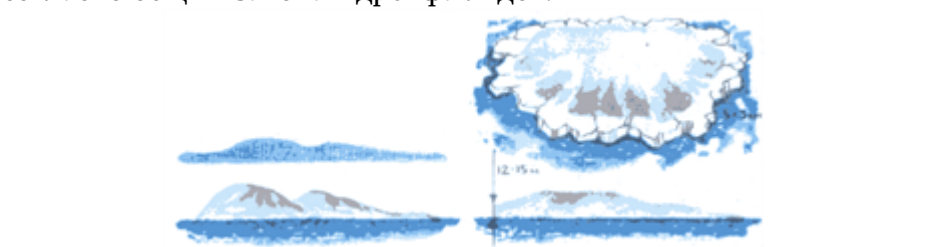
Сколько раз нам казалось, что мы открыли ее, Землю Санникова! Но чаще всего замеченные издали горы при приближении таяли как дым. А как переживали все члены экипажа, когда береговые кручи, отчетливо и ясно просматривавшиеся на горизонте, при подлете неожиданно

затягивались туманом! Я хорошо помню один из таких миражей. Мы увидели не только вершины гор, но и высокие черные скалы. А приблизившись к ним на бреющем полете, буквально вонзились в невесть откуда взявшийся туман.

— Если мы ее и откроем, — заметил тогда наш бессменный бортмеханик В. Чечин, — то похвастаться этим будет, по-моему, некому!

Впрочем, уже к 1939 году весь сектор, где предположительно находилась Земля Санникова, был настолько густо исчерчен самолетными трассами и маршрутами ледоколов, что даже оптимистам стало ясно: Земли Санникова нет. Но это еще не значит, что ее никогда не было. Одну из наиболее убедительных гипотез выдвинул гидролог В. Степанов. Он предположил, что к северу от Новосибирского архипелага совсем недавно находились острова, сложенные из ископаемого льда. Воды океана постепенно размыли их — вот они и исчезли.

Предположение Степанова выглядело настолько правдоподобно, что для розысков остатков Земли Санникова стали использовать промеры морских глубин. Но вскоре всеобщее внимание привлекла новая гипотеза. Ее автор, ныне доктор географических наук В. Ф. Бурханов, воспользовавшись, в частности, наблюдениями советских полярных летчиков, пришел к выводу, что многие таинственные полярные земли были в действительности гигантскими айсбергами. Они наблюдались различными исследователями в разное время и в разных местах, а потом разрушались или выносились из Арктического бассейна согласно общим законам дрейфа льдов.



Земля полярников острова Генриэтты, какой ее увидели с берега мужественные зимовщики…

…и какой она оказалась при наблюдении с воздуха.

Подтверждает гипотезу Бурханова хотя бы история открытия Земли полярников острова Генриэтты. Зимовщики (Муханов, Леонов и Мущак) увидели ее в ясный сентябрьский день 1937

года. Они даже зарисовали ее профиль, отчетливо выделявшийся на фоне дрейфующих льдов.

Естественно, сообщение вызвало большой интерес, но летчики северной авиации не успели его проверить — наступила полярная ночь. Только через полгода, выполняя с Черевичным навигационную ледовую разведку, мы выполнили просьбу профессора Зубова, высказанную еще зимой. Приведу запись из бортжурнала самолета СССР-Н-275:

«…Курс 325°, высота 300 м. Ясно. В море надо льдом полосы тумана. По курсу неожиданно увидели берега неизвестного острова… Подойдя ближе, обнаружили, что это гигантский айсберг столового типа. Сходство его с островом, даже при пролете над ним, полное. Высота берегов, круто обрывающихся к морю, достигает 12–15 м. Состоят из чистого голубого льда. На поверхности ледяного острова видны темные пятна. Очевидно, береговая осыпь камней. Размер острова 5Х3 км, с восточной стороны открытая вода, с запада гряда битого льда. Дрейф заметен слабо. Не принял ли Муханов за остров этот самый айсберг, когда он дрейфовал в прошлом году ближе к острову Генриэтты?»

Помню, какого огромного нервного напряжения стоила мне эта сухая запись. Мы-то ведь тоже сначала приняли этот айсберг за остров! Сходство даже вблизи было поразительным! Над ним реяли даже чайки и моряны — постоянные спутницы островов высоких широт.

Но это был все-таки айсберг.

Вполне понимая, как будут разочарованы сотрудники полярной станции с Генриэтты, с тяжелым сердцем радировали мы им об отрицательном результате поисков.

ЗОВ «БЕЛЫХ ПЯТЕН»

Два месяца спустя мы подробно описали Н. Н. Зубову перипетии этой «ревизии». Николай Николаевич внимательно выслушал и заключил:

— Ну чего сокрушаться, раз вы правы? Поверьте моему слову: блуждающие ледяные острова еще о себе напомнят!

— А где же, Николай Николаевич, настоящие, еще не открытые острова? И есть ли они в Арктике вообще?

Профессор, улыбнувшись чему-то, спокойно ответил:

— Думаю, есть. Но чтобы их найти, надо проникнуть внутрь «белых пятен», в восточный сектор центрального Арктического бассейна.

— К полюсу недоступности? Куда через остров Врангеля летят перелетные птицы? Куда, по чукотским преданиям, ушло племя онкилонов?

— Вот именно! Ведь эта область превышает по площади Англию, Испанию, Францию и Германию, вместе взятые. И там еще никогда не ступала нога человека!

Черевичный, до этого молча слушавший, поднял голову и тихо, но твердо сказал:

— Хорошо, мы будем в этом запретном районе. Но вы должны помочь нам, Николай Николаевич!

Ни Черевичный, ни я не могли и подумать, что не пройдет и двух лет, как эта мечта станет реальностью. Полюс недоступности! Не счесть научных гипотез, касающихся его! Но еще больше ходило о нем легенд и самых фантастических вымыслов.

Замечательные ученые Н. Н. Зубов и В. Ю. Визе не пугали полярных исследователей «полюсом смерти»; они заражали их верой в грядущие открытия и учили не бояться трудностей, неизбежных при познании всего нового.

Помню, как профессор Визе, принимая нас в своем старом особняке на Фонтанке, горячо говорил:

— «Белые пятна» — это позор! В наш век! При нашей могучей технике! И где? На нашей родной планете!..

Он то и дело вскакивал из глубокого кожаного кресла и принимался яростно расшагивать по кабинету. И говорил, говорил… Долго, увлеченно, взволнованно.

Нас, летчиков, особенно интересовала так называемая Земля Гарриса, лежащая якобы к северо-востоку от острова Врангеля. Эту землю никто никогда не видел. Известный западный ученый предсказал ее теоретически, «на кончике пера».

В истории арктических исследований это предсказание не было уникальным. Задолго до открытия Земли Франца-Иосифа русский офицер Шиллинг доказал на бумаге существование этого архипелага, состоящего более чем из ста островов. Но у царского правительства не нашлось средств на организацию экспедиции, и пальма первенства досталась австрийцам.

Уже в советское время Визе, основываясь на некоторых особенностях дрейфа льдов в Карском море, показал, что в его северной части должен быть неизвестный ранее остров. И вскоре на карте появился остров Визе.

Естественно, трудно было удержаться, чтобы не спросить ученого прямо:

— Найдем ли мы Землю Гарриса?

— Если расчеты Гарриса правильны, то безусловно, — отвечал на это профессор. — Ведь ее площадь, по его оценке, превышает миллион квадратных километров! Но, к сожалению, этот район совсем не изучен…

В ходе подготовки экспедиции мы часто встречались с профессором Зубовым и, чего греха таить, в основном, когда нуждались в помощи. Капитан дальнего плавания и крупнейший ученый, он успешно «пробивал», казалось бы, непреодолимые учрежденческие препоны. На авиазаводе переоборудовался четырехмоторный оранжевый красавец СССР-Н-169, тот самый самолет-гигант, на котором мы с Мазуруком высаживали на полюс группу Папавина. Наши молодые ученые Я. Либин, М. Острекин и Н. Черниговский комплектовали научное оборудование. Пилоты И. Черевичный и М. Каминский тщательно готовили снаряжение и обмундирование. На мне же лежало обеспечение самолета необходимыми навигационными приборами и картами.

— Вы идете в район самых мощных льдов, которые когда-либо наблюдались в Арктике, — напутствовал нас Зубов. — Они интересуют ученых не меньше, чем новые земли. Несомненно, вы встретите льды, дрейфующие по часовой стрелке, а не против нее, как обычно. Пока это гипотеза, но я убежден: скоро она станет научным фактом. Точное знание ледового режима необходимо всем, кто плавает по Северному морскому пути. Подтверждение данной гипотезы стоит десятка неведомых островов!..

Мы верили Зубову и соглашались с ним, но в глубине души каждый лелеял другую надежду: найти для Родины новую неизвестную землю!

— После ваших полетов полюс недоступности перестанет так именоваться, говорил Зубов. — А второе его название — «полюс смерти» — просто неправильно! Океан, даже холодный, — это

колыбель жизни! Советую взять с собой охотничьи карабины.

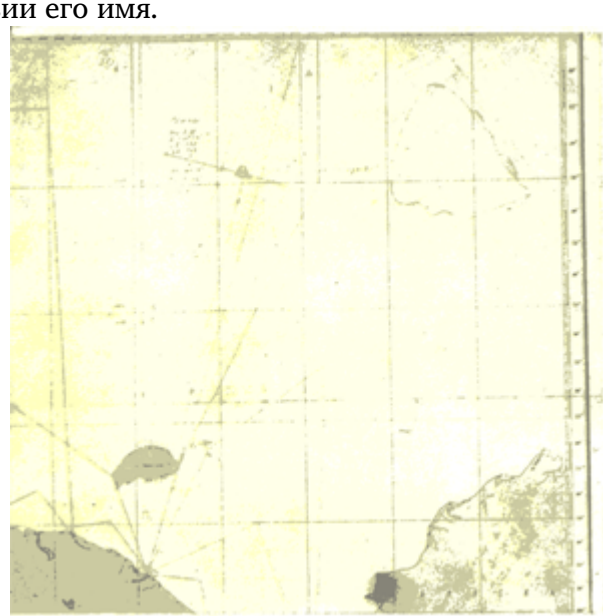
— По-вашему, мы встретим белых медведей?

— А вам хотелось бы бронтозавров? — парировал профессор. — Но шутки в сторону, запомните: главное — льды. Зарисовывайте и измеряйте.

НЕ ЛЕТАЙТЕ ВЫСОКО…

Экспедиция началась ровно сорок лет назад, в марте 1941 года. Достигнув Котельного без особенных происшествий, мы взяли курс на мыс Блоссом острова Врангеля. Маршрут проходил по северной окраине Восточно-Сибирского моря, где никогда не плавали морские суда. Было безоблачно, но в воздухе стояла морозная дымка, снижавшая видимость до 4–6 км. Мы летели уже четвертый час; из-за сильного встречного ветра путевая скорость упала до 160 км/ч (вместо расчетных 200), и бортмеханик Д. Шекуров, обычно ко всему безразличный, уже дважды предупреждал, что запас горючего быстро тает и что необходимо идти прямо в бухту Роджерса.

Все понимали его волнение, однако не забывали внимательно следить за горизонтом. Особенно к югу, где некогда сержант Андреев увидел берега «незнакомой земли», получившей впоследствии его имя.



Фотокопия бортовой карты самолета СССР-Н-169 с маршрутом перелета к полюсу недоступности.

Низкое мартовское солнце часто скрывалось в морозной дымке, окрашивая ее в золотисто-оранжевый цвет. Под самолетом лежали ровные, скованные холодом ледяные поля. Они вспыхивали мириадами огней под скользящими лучами светила.

Длинные синие тени высоких торосов и серые, резко очерченные пятна тумана то и дело складывались в контур крутых берегов и пологих холмов неведомых земель, величественно поднимающихся из ледяного хаоса океана. Но мы не в первый раз летели при таком обманчивом освещении и хорошо понимали, что такое арктический мираж. Мы уже не испытывали особой радости, когда впереди появлялись сказочные острова; однако не ощущали и особенной грусти, когда они исчезали…

Но на том самом меридиане, где сержант Андреев увидел некогда берега неизвестной земли, справа по курсу, прорвав как вату тонкую пелену тумана, к небу вырвались два заснеженных пика, пылающих золотом в лучах заходящего солнца.

— Земля!!!

Она приближалась, и это не был мираж. Солнце хорошо освещало остроконечные белые вершины — ледяные, без единого темного пятнышка.

— Остров? Как, по-твоему, Валентин? Неужели это…

Иван Иванович умолк на полуслове. Я тоже молчал, не решаясь произнести вслух заветное «Земля Андреева».

Но почему бы и нет? Ведь где-то именно здесь — возможно, чуть-чуть южнее, полтора века назад она и была обнаружена.

— Давайте посмотрим поближе!

— А горючее, Валентин? И что мы увидим? Кроме этих вершин, все закрыто туманом.

— Значит, опять потерять эту землю? — вырвалось у меня. — Как потерял свою Яков Санников?!

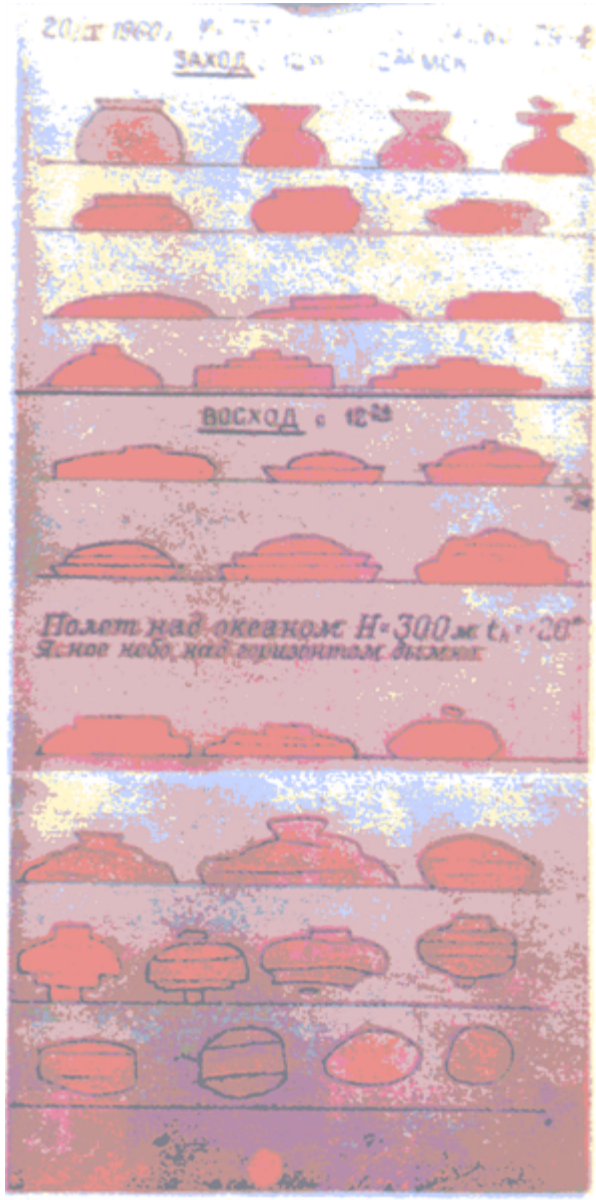
— Сравнил его собак с нашей техникой! Будет время, обшарим весь этот район, ни один камень от нас не скроется!

— Камень-то не скроется, а эта «земля», пожалуй, может уплыть, — задумчиво проговорил Яков Либин, не отрывая от глаз бинокль. — Правда, на айсберги Новой и Северной Земель она непохожа, но…

— Уж не «канадец» ли? — предположил второй пилот Каминский.

— Все может быть, Михаил Николаевич, — отозвался гидролог Черниговский. Отсюда не разберешь.

Все замолчали. Два сверкающих пика высились далеко справа над слоем тумана. Хорошо представлялось, что это действительно скалы, закованные в ледяной панцирь, а внизу, скрытые дымкой, на десятки километров к югу тянутся тундровые берега настоящей твердой земли…



Так выглядит арктическое солнце над горизонтом (рис. В. Аккуратова).

— Ладно, — сказал наконец Черевичный. — Сколько до бухты Роджерса?

— Шестьсот километров. При атом ветре 3 часа 26 минут хода.

— А горючее?

— На 3 часа 40 минут!

— Никаких отклонений! Курс — на Роджерс! — отчеканил Черевичиый.

Чувствовалось, что принять такое решение было ему нелегко.

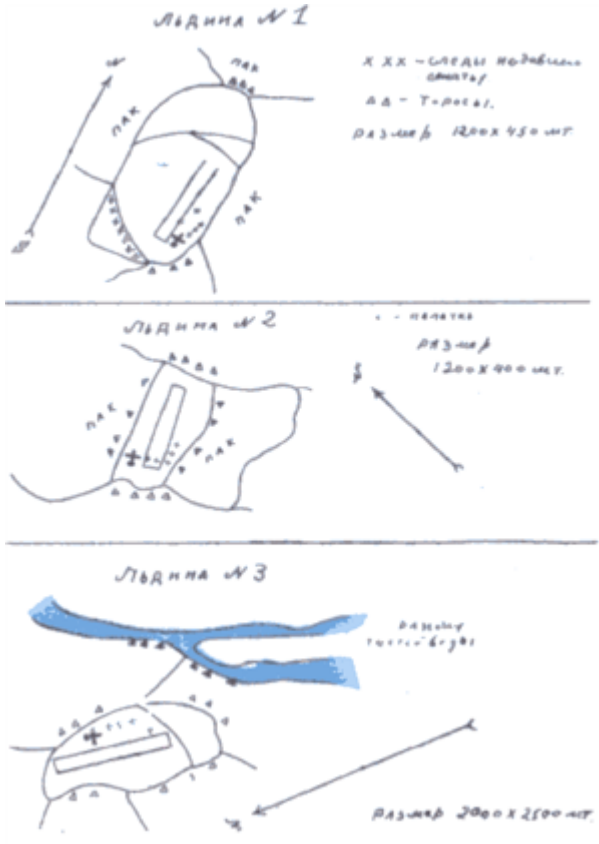
Разочарованные, все разошлись по местам. Но еще долго каждый, вероятно, следил, как мучительно медленно уходят назад по правому борту загадочные вершины. Они все дальше уплывали за крыло, пока минут через десять не растворились в морозной дымке.

— Что же это все-таки было, Валентин? — В штурманскую рубку спустился Иван Иванович. — Остров?

— Трудно сказать. На ледовой карте я отметил это как огромный айсберг. Так же пишу и в донесении. Пусть ученые разбираются, мог ли айсберг сюда забрести.

— Правильно. Льды — это наша работа. — Иван Иванович прищурился. — А искать какие-то там острова мы с тобой вовсе не собирались.

Ясно было, что он имеет в виду. В 1939 году мы совершили небольшую самовольную «авиавылазку» в район «белого пятна». После сложнейшего 22-часового полета сообщили по радио свои координаты и очень скоро получили ответ. Я никогда его не забуду: «Борт самолета Н-275 Черевичному Аккуратову за полет белое пятно объявлен выговор зпт стоимость горючего удержу вас тчк».



Схемы трех посадок в районе полюса недоступности.

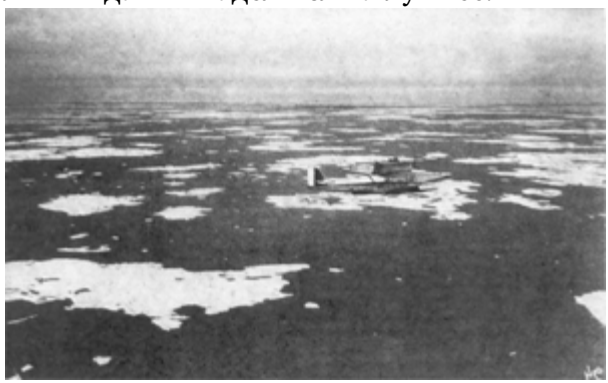
— Понимаю, — сказал я. И продолжил стихами, которыми полтора года назад наша бортовая стенгазета откликнулась на послание руководства: — Не летайте высоко, а летайте низко!..

— Не летайте далеко, а летайте близко! — подхватил Черевичный. — Вот, вот. Так что будем считать, что это был айсберг. А там пусть разбираются сами…

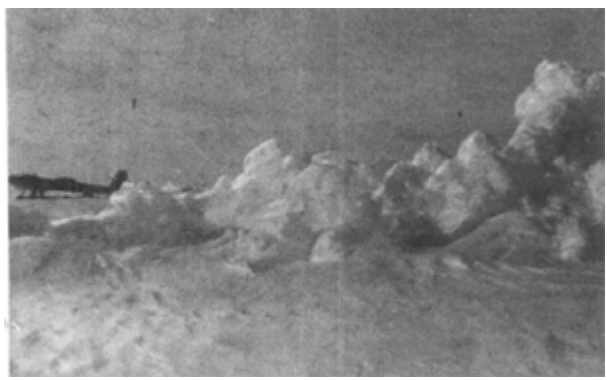
Вскоре по курсу, как узкий серп, врезавшийся во льды, показался мыс Блоссом — юго-западная оконечность острова Врангеля. Вершины гор была закрыты облаками: по радио сообщили, что из-за непогоды нас принимают на льду бухты. А еще через час впереди на фоне припайных льдов черным пунктиром обозначился поселок зимовщиков.

В СЕРДЦЕ АРКТИКИ

В марте вам не удалось вылететь к полюсу недоступности, в район «белого пятна» и гипотетической Земли Гарриса. Нашим планам помешал снежный ураган, обрушившийся на остров Врангеля вопреки синоптическому прогнозу. Спасти самолет удалось ценой тяжелейшей работы в свистящем хаосе снега и мелких камней, секущих до крови лицо. В лед были вморожены бревна, к ним толстыми канатами привязали машину. Под хвост и крылья подвесили связки бочек с бензином. После этого оставалось лишь ждать и надеяться на лучшее.



Самолеты ледовой разведки в воздухе и после посадки.



Укрывшись в промерзшей кабине, забитой тучами снежной пыли, мы вслушивались, как стонет и скрипит многомоторный гигант, притоптывая то правой, то левой лыжей. Казалось, он несется по ухабам, подпрыгивая и кренясь с крыла на крыло, и вот-вот сорвется с привязи и полетит, как бумажный воздушный змей… Вдруг огромные трехлопастные винты, которые при холодном масле невозможно повернуть вдесятером, начали

вращаться рывками, как перед запуском двигателя.

И опять пришлось идти на вылазку в бушующую стихию. Связавшись друг с другом, ничего не видя, с мгновенно образовавшимися на лицах ледяными масками, на ощупь накинули петли на лопасти и остановили винты. И обратно в кабину ждать и надеяться…

Только через сутки стих ураган. Но он еще напомнил о себе. Когда мы очистили самолет ото льда и спрессованного снега, привели в порядок летное поле и наконец стартовали, над мысом Литке отказал один из правых моторов. Пришлось вернуться. Оказалось, что тонкая снежная пыль, забившая во время урагана всю полость двигателя, растаяв, вывела зажигание из строя.

Лишь 2 апреля мы снова поднялись в воздух и через 40 минут, оставив позади мыс Литке, уже шли над бесконечными океанскими льдами. Ритмичная песня моторов и безоблачное небо вселяли в наши сердца радость и уверенность в успехе.

Вскоре мы пересекли границу, за которой никогда не бывал человек. Здесь начиналось Неведомое. Но мы уже приближались к намеченной точке, и все внимание было занято поисками «аэродрома». По всем инструкциям посадка на площадку, выбранную с воздуха, считается ЧП, а мы заранее готовились именно к этому. Главное — выбрать ровное ледовое поле достаточных размеров и толщины. Определяются эти параметры на глазок, пока машина проносится над намеченной льдиной.

Передав управление Каминскому, Черевичный внимательно смотрит вперед. Слева по курсу — огромное холмистое поле. Высокие валы торосов тянутся вдоль его западной стороны, белые и заснеженные. Верный признак, что здесь давно не было сильных подвижек льда.

— Пак видишь? — спрашивает Иван Иванович.

— Очень уж мощный! Сплошные холмы!

— Но на севере молодой лед! Белый! Посмотрим!

Идем совсем низко. Перевалив ледяные бугры, оказываемся над ровной заснеженной полосой. Она быстро проносится под нами; разворачиваемся, но на малой высоте теряем ее среди холмистых ледяных полей. Набираем высоту, делаем круг и вновь обнаруживаем нашу мощную льдину с белой «посадочной полосой».

— Шашку! — кричит Черевичный.

Сбрасываю дымовую шашку. Еще раз проходим над намеченным «аэродромом», пытаясь определить на глаз толщину льда, а по секундомеру — длину полосы.

— 1200 метров! Толщина полтора! — кричу я Черевичному.

— Еще одну шашку! — Сделав стандартный разворот,

Черевичный точно выводит машину в створ оранжевых столбов дыма.

Стремительно уносятся назад вздыбленные цепи торосов. Н-169 «впритирку» перескакивает через последнюю гряду и, подпрыгивая и гремя лыжами, несется навстречу новым валам торошения в конце поля.

Самолет не автомобиль — тормозов у лыж нет. Если через 3–4 секунды машина не остановится… Неприятный холодок пробегает по спине под меховой рубашкой.

Самолет замирает в синей тени высоких торосов. Тишина. Только мягко, на малом газу, работают моторы,

Вместе со вторым и третьим механиками выпрыгиваю наружу. Торопясь, долбим лед — уточнить его толщину. Тем временем Черевичный разворачивает самолет, чтобы в случае чего иметь перед собой взлетную полосу. Температура минус 27 °С, но всем жарко. Глубина лунки метр, метр сорок, а воды еще нет.

— Лед надежен!

Все покидают самолет. Закрепляем в лунке штангу с флагом Родины. Ветер треплет алое полотнище. Гулко звучит салют из ракетниц и карабинов. Полюс недоступности взят!

Кругом враждебным блеском сияют грозные ледовые громады. И, словно эхо салюта, где-то вдали мерными залпами рокочут торосящиеся льды…

Ровно 40 лет назад, в апреле 1941 года, красный флаг Страны Советов был впервые поднят над полюсом недоступности.

Справа — участники экспедиции Я. Либин, Н. Черниговский (внизу), В. Аккуратов, А. Макаров.

Но надо работать. Каминский с учеными разбивают палаточный лагерь. Механики готовят самолет к немедленному взлету по тревоге. Мы с Черевичным идем осматривать наш «аэродром»…

Через час льдина неузнаваема. Палаточный городок, стройные мачты радиостанции, яркие флажки разметки взлетной полосы. Задорно постукивает движок глубинной лебедки.

Под вечер все собираются в большой палатке — столовой. Делимся впечатлениями. Всех интересует мощная холмистая льдина, рядом с которой мы сели. Ее край высокой ступенью нависает над нашим «аэродромом». Она усеяна сглаженными холмами высотой 10–12 м. С них вполне можно кататься на лыжах… Но это не земля: первые же промеры показали, что под нами — океанская бездна.

Все приходят к выводу, что это очень старый пак. Значит, прав был профессор Зубов со своей теорией антициклонического движения льдов в этой части Арктики. Ведь для образования такого мощного льда требуются многие годы дрейфа. С другой стороны, окружающие льды намного моложе. Как бы то ни было, эта льдина — а она тянется на многие километры — напоминает настоящий ледяной остров!..

И. Черевичный и В. Аккуратов на полюсе недоступности.

Эти слова всех настораживают.

Черевичный смеется и лукаво подмигивает ученым:

— Я не утверждаю, что это Земля Гарриса, но такая «ледышка» может сбить с толку самого опытного разведчика. Верно, Валентин? Кстати, каким цветом ты нанесешь ее на свою карту?

— Да, задача… Черный цвет пака явно не годится. Разве что красным, как айсберги? Но это собьет ученых. Ведь никто не встречал в Арктике. айсбергов такой площади!

— Плавучий остров, — говорит кто-то. — По-настоящему

необитаемый, не то что у Дефо или Жюля Верна…

ЖИЗНЬ НА «ПОЛЮСЕ СМЕРТИ»

На третьи сутки, в который раз обследуя странное ледовое поле, я неожиданно увидел на снегу среди высоких холмов отчетливые следы песца. Совсем свежие, аккуратной цепочкой тянулись они вокруг нашего лагеря.

Вот так «необитаемый остров»! Я поспешил к товарищам поделиться новостью, и все побежали смотреть на эту тонкую тропку.

Жизнь на «полюсе смерти»! Это было не просто сенсацией, а настоящим открытием, и мы долго говорили о нем за ужином. Потом, хотя солнце и не думало заходить, все улеглись спать. А среди ночи (солнечной, кстати говоря) я проснулся от дикого грохота, сквозь который время от времени прорывались какие-то неразборчивые выкрики.

Мой сосед по палатке, бортмеханик В. Борукин, спал сном праведника. Грохот снаружи усиливался. Там что-то происходило. Я выбрался из спального мешка и, стоя на четвереньках, высунул голову из палатки.

И увидел в метре перед собой массивную морду белого медведя.

Я отпрянул назад. Хищник, по-моему, испугался не меньше. Только теперь мне удалось разобрать крики товарищей: «Осторожнее в палатке! Медведь!» Сидя на спальном мешке в одних трусах, на меня вопросительно смотрел Борукин. Я не успел ничего объяснить, когда на оранжевом шелке появился четкий силуэт громадного зверя.

— Так это что же? — спросил бортмеханик. — И правда медведь?

— Нет, теневой театр, — прошипел я, стискивая в руке охотничий нож (все остальное оружие находилось в самолете).

— Значит, мне это снится, — оказал Борукин и снова с головой залез в спальный мешок.

Рассчитывать на его помощь не приходилось. Силуэт медведя исчез, но шум снаружи не утихал. Я распорол ножом заднюю стенку палатки и выпрыгнул на лед.

Ярко светило солнце. Вверху синело бесконечное небо, кругом сверкал снег. А громадный медведь, блистая кремовой шкурой, стоял возле самолетного трапа, по которому из люка, ничего не подозревая, спускался пилот Михаил Каминский. Одетый в тяжелую малицу, он спускался спиной вперед, осторожно нащупывая ногами ступеньки. Медведь, вытянув морду, с любопытством обнюхивал его меховые унты.

Оледенение — главный враг арктических летчиков.

Вот так выглядит «хозяин Арктики» сверху.

Я замер. Застыли на месте и трое из гидрологической палатки (это они первыми заметили медведя и пытались прогнать его, громыхая пустыми ведрами). Как предупредить Мишу? Крикнуть? Но вдруг он поскользнется?..

Тут Михаил глянул вниз — и одним прыжком исчез в самолете.

Через минуту он снова появился в отверстии люка, на этот раз с карабином. Из-за его плеча выглядывал радист Макаров, тоже вооруженный. Сухо щелкнули два затвора. И в тот же момент раздался крик Черевичного:

— Не стрелять! Это наш гость!

Медведь благодарно посмотрел на командира корабля и с достоинством удалился в торосы.

Ученые недовольно ворчали:

— Иван Иванович, что же вы наделали? Нам обязательно нужно было осмотреть желудок животного. Узнать, чем оно питается в этой пустыне. Для науки это исключительно важно!..

— Для науки! — возмущался Черевичный. — Братцы, есть да

у вас сердце? Как вам не стыдно?!

Когда споры утихли, медведь опять появился в лагере. Ни на кого не обращая внимания, он бродил среди палаток, обнюхивая все, что попадалось иа пути. Тяжелый и Грациозный, он с удовольствием ел сахар, колбасу, хлеб — все, что мы ему бросали, и охотно позировал перед фотообъективом. А потом мы улетели, снова оставив его полноправным хозяином ледяного острова — первого «флоберга», с которым мы познакомились и как их стали называть в 50-х годах.

Наша экспедиция привезла на Большую землю. много новых, интересных материалов, изданных впоследствии объемистым томом на русском и английском языках. По сути, наш самолет стал первой «летающей обсерваторией», какие широко используются ныне для изучения Арктики и Антарктики. Но ни Земли Гарриса, ни каких-либо иных настоящих островов мы не обнаружили.

А потом началась война.

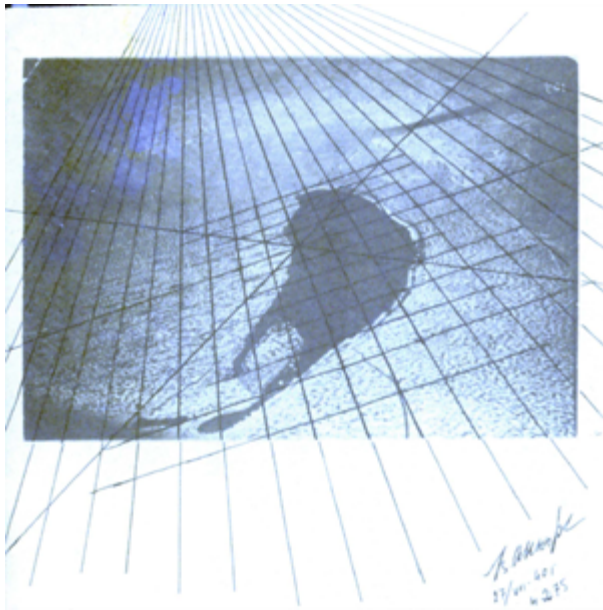
НЕПОТОПЛЯЕМЫЕ АВИАНОСЦЫ

С дрейфующими ледяными островами, подобными обнаруженному нашей экспедицией у Полюса недоступности, арктические летчики неоднократно встречались и после Великой Отечественной войны. Название «флоберг» применительно к гигантским, площадью в десятки и сотни квадратных километров, айсбергам получило широкое распространение в 50-х годах. К этому времени стали понятными и их происхождение (как правило, флоберги зарождаются на канадских полярных островах), и их отношение к загадочным землям Арктики, и то практическое значение, которое могут иметь дрейфующие острова.

Из моих личных послевоенных встреч с флобергами особенно памятны две. Первая едва не закончилась трагически. 2 октября 1945 года мы с летчиком М. А. Титловым стартовали с мыса Челюскин на двухмоторном транспортном самолете. Перед нами стояли три основные задачи: первое — достигнуть географического полюса непосредственно перед наступлением полярной ночи, когда не видно ни звезд, ни солнца, а радионавигационные средства отказывают; второе произвести глубокую ледовую разведку в период ледостава; третье — обследовать огромное треугольное «белое пятно» между 100° и 150° восточной долготы с вершиной в географическом полюсе и основанием, проходящим по 83-й параллели.

Дул порывистый встречный ветер. Над морем висела тяжелая, низкая облачность. Перегруженная на полторы тонны машина шла на небольшой высоте — мы обязаны были наблюдать за поверхностью льда. Позади, по самому горизонту, скользило огромное оранжевое солнце: оно еще появлялось на 1,5–2 часа в сутки.

Через два часа после старта мы миновали траверс мыса Арктический, а спустя еще два часа вошли в зону «белого пятна». Стояли густые сумерки. Лед внизу казался гладким, как полированная сталь. Между этим обширным «катком» и облачной «крышей» появились заряды тумана. Видимость резко ухудшилась. Самолет стремительно несся в серой промозглой тьме на бреющем полете. В кабинах стоял запах спиртного. Это струи ректификата сбивали лед с лопастей винтов и лобовых стекол.



Аэрофотоснимок неизвестных островов в море Лаптевых и их карта. Сеть линий на снимке служит для перенесения перспективного изображения на плоскость.

Ко мне подошел наш гидролог М. М. Сомов, впоследствии доктор географических наук, Герой Советского Союза.

— Ничего не понимаю, Валентин! Вместо пака или, на худой

конец, двухлетнего льда под нами припай. Какой-то странный. Тянется уже два часа! Ты уверен, что курс правилен?

— При чем тут курс? Ночью все кошки серы! Сейчас нигде в Арктике нет припая!

Сомов замолчал, но по его лицу чувствовалось, что мои слова его не особенно убедили.

Проверив на всякий случай снос и уточнив курс по пока еще работающим компасам, я зашел в рубку к Титлову. Михаил Алексеевич вел самолет легко, словно автомашину по хорошему шоссе. Он глянул на меня своими темными добрыми глазами.

— Как идем?

— На курсе! Компаса пока шевелятся.

— Отлично. Как ты думаешь, Валентин, неизвестные острова нам не встретятся?

— Надеюсь, не встретятся. Слишком низко идем.

В кабину заглянул корреспондент «Правды» Бессуднов.

— Товарищ журналист! — пожаловался ему Титлов. — Наш штурман не хочет открывать новых земель!

— Почему?

— Боится чего-то, — объяснил Титлов. — Славы, наверное…

Все рассмеялись.

Вскоре впереди, чуть слева, облачность разорвалась, и розовая полоса зари охватила полнеба. Видимость сразу улучшилась. Под нами засверкал тяжелый торосистый пак. Я подозвал Сомова и молча показал вниз.

— Теперь понимаю. Все зависит от освещения! — улыбнулся Михаил Михайлович. — Действительно, ночью все кошки серы! Но с курсом, по-моему, все-таки что-то неладно. Закат должен быть сзади, а он впереди. И на компасе курс не 360°, а 280°! Куда мы летим, Валентин?

— На полюс, куда же еще! Заря на севере — лишь отблеск настоящей зари. А куре 280° из-за магнитного склонения, которое здесь равно 80°. Сколько будет 280 прибавить 80, как ты полагаешь?..

Горизонт расширился: самолет шел теперь на высоте 300 метров. Вдруг на моем пульте замигали красная, зеленая и белая лампочки — сигнал срочного вызова.

Я вбежал в кабину пилотов.

— Смотри! — показал Титлов.

Окутанные снизу туманом, на нас быстро надвигались две высокие скалы, напоминающие сдвоенного ялтинского «Монаха». Это были заснеженные вершины огромного айсберга. Они проплыли прямо под самолетом. Я невольно представил себе эту встречу на 15 минут раньше.

Стояли глубокие сумерки, но Бессуднов яростно щелкал фотоаппаратом.

— Теперь понятно, почему штурман не хотел ничего открывать? — спросил у него Титлов.

— Еще бы! — сказал журналист. — На всю жизнь запомню! Внукам буду рассказывать, почему летчики не любят географических открытий!..

Ледяные пики ушли назад и затерялись в арктической ночи. Тем и закончилась эта короткая встреча. Ночной полет на полюс продолжался.

Вторая моя послевоенная встреча с флобергом, не такая драматическая, но и не столь мимолетная, произошла полтора года спустя. Для выполнения стратегической ледовой разведки в Центральном бассейне и южных морях Арктики (есть и такие!) 18 марта 1947 года мы с пилотом Л. Г. Крузе стартовали к географическому полюсу. Нужно было сделать ледовый разрез вдоль 180-го меридиана. Беспосадочный перелет рассчитывался на 16 часов. Машина, как всегда в таких рейсах, была сильно перегружена, фюзеляж забит бочками с запасом бензина.

Мы шли на высоте 600 метров. Стояла ясная солнечная погода, как обычно бывает ранней весной в восточном секторе Арктики.

Близилось время обеда. К привычному запаху бензина подмешивался дразнящий аромат кофе и поджаренной оленины. Носы пилотов все чаще и все нетерпеливее «ловили пеленги» с камбуза, где священнодействовал у электроплиты наш бортмеханик Г. В. Косухин.

Неожиданно левый мотор пронзительно взвыл. Самолет резко дернулся. Раздался грохот посуды, запахло горелым кофе.

Я бросил взгляд в иллюминатор. Левый винт не вращался.

— Бочки с горючим за борт! — спокойно приказал Леонард Густавович. Штурман, курс — на остров Врангеля!

— Курс 170 градусов. До Роджерса тысяча километров!

В открытый люк одна за другой полетели двенадцать бочек. Самолет без «балласта», резко снизившийся до 300 метров, уверенно шел на этой высоте. Глаза привычно искали впереди льдину, пригодную для вынужденной посадки: правый двигатель работал, но он был перегружен и мог отказать в любой момент. Подходящие ледяные поля изредка встречались, но садиться здесь на колеса значит наверняка потерять самолет. Да и организовать спасательную экспедицию будет не так-то просто…

Но двигатель пока работал. Нам удалось вновь набрать высоту — мы шли теперь на 700 метрах.

В. Аккуратов, М. Титлов и бортрадист А. Челышев после ночного полета на Северный полюс.

Экипаж готовился к вынужденной посадке: у люка уложили аварийную радиостанцию, продовольствие, лагерное имущество — все, что необходимо для жизни во льдах. Тем временем Косухин снова сварил кофе. Кофе получился на славу.

Я внимательно следил за курсом и горизонтом. Видимость была беспредельной. Под нами расстилались льды, испещренные черными разводьями. Вдруг в поле зрения бинокля возникло странное чечевицеобразное облако. Оно поднималось над горизонтом, не меняя формы и положения. Вскоре оно стало доступным и для невооруженного глаза…

Крузе тоже его заметил.

— Видишь? Что это такое? Подозрительно…

— Да, это не облако!

Через 20 минут мы уже ясно различали большой остров с высокими обрывистыми берегами. На нем отчетливо виднелись русла замерзших ручьев, а у берега ровный припай. С юго-востока остров был огражден от дрейфующих льдов высоким валом торошения. Заснеженные холмы тянулись до границ видимости.

— Земля!

Все припали к иллюминаторам. «Но как она попала сюда? Ведь мы летали здесь в прошлом году! Сбились с курса? Тогда это Канада или Аляска? Нет, расчеты верны. Идем точно…» — тревожно и быстро работали мысли, и, будто прочитав их, Крузе обернулся ко мне:

— Проверь координаты! Откуда эта земля? Еще напоремся на американцев!

Я тщательно проверил расчеты.

— Широта 76˚26 , долгота 173˚09 западная. Сомнений нет! Поздравляю с открытием острова!

— Какая-то чертовщина, — растерянно отозвался Крузе. — Не понимаю! Откуда она взялась? Проверь еще раз!

Все молчали. По-моему, один я был уверен, что мы не заблудились в полярной пустыне.

— До Врангеля 660 километров. 3 часа 35 минут ходу! — Я взял планшет и стал зарисовывать приближающийся остров.

Вскоре он был под нами. Моя уверенность, видимо, успокоила Крузе.

— Да, это, несомненно, земля! Нужно срочно радировать в Москву — открыт новый остров!

— Леонард Густавович, мы идем на одном моторе… Нас никто не осудит, давай сядем. Такого случая больше не представится!..

Крузе строго посмотрел на меня.

— Никто не осудит? Съедят за такую посадку! Забыл, как вы с Черевичным летали на «белое пятно»? Придем на Врангель, заменим мотор и прилетим обратно!

— Но тогда причины не будет. А сейчас — вынужденная. Мы имеем право! Смотри, какой ровный припай!

— Нет, Валентин, нельзя! Кто его знает, чей это остров! Замеряй лучше его габариты, пересекаю в двух направлениях!

Мы дважды прошли над островом — сначала вдоль, потом поперек. Его длина составляла 35 км, ширина — 26. По форме он напоминал сердце. Хорошо различались русла ручьев, кое-где выступали бурые обтаявшие камни. Остров был сильно заснежен, но все же это была земля! Реальная, близкая, почти осязаемая.

Я заметил, что Крузе внимательно изучает припай, прицеливаясь на посадку. Но снежный покров был хотя и неглубоким, но испещренным высокими серповидными застругами.

— Нет, побьем машину! Зарисовывай — и домой! — твердо произнес Крузе и, расстроенный, отвернулся.

По прибытии в бухту Роджерс мы составили акт об открытии острова и передали по радио запрос командованию о доставке нового двигателя. Кроме того, мы просили разрешения посетить остров и высадить на нем партию зимовщиков.

Ответа мы так и не получили. А через месяц, когда мы отремонтировали самолет, нам было приказано заняться своим делом: водить суда по трассе Северного морского пути.

Только в августе получили мы разрешение на полет к открытому острову. Но уже начиналась арктическая осень с ее сильными туманами, оледенениями и снегопадами. А в 1948 году стало известно, что наш остров заново открыли американцы, назвали его Тарджет-1 и заняли под свою авиабазу. Иными

словами, американцы превратили ледяной остров — флоберг — в «непотопляемый авианосец». Мы неоднократно встречали его впоследствии. Над ним развевался полосатый флаг Соединенных Штатов.

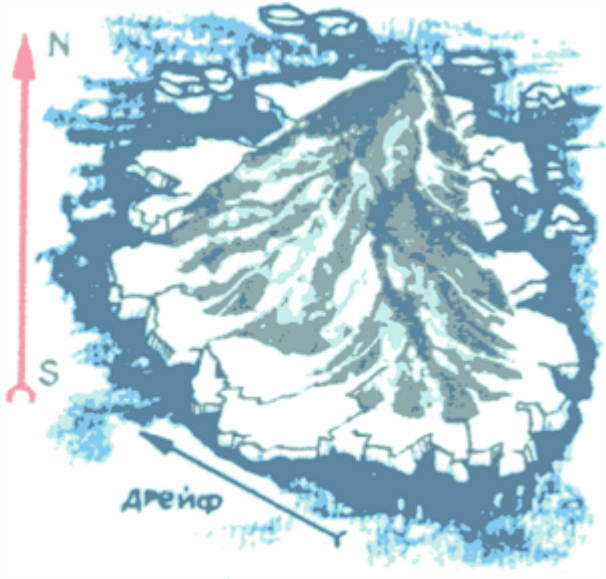
В. Аккуратов и М. Титлов в штурманской рубке.

В дальнейшем это, к сожалению, повторялось не раз: советские авиаторы открывали дрейфующие острова, а американцы использовали их для своих целей. (Кстати, по-английски слово «Тарджет» как раз и означает «цель».) Так, в апреле 1948 года летчик И. Мазурук и штурман Б. Иванов открыли ледяной остров размерами 28 X 32 км. Он дрейфовал тогда в нашем секторе, в точке с координатами 82°00 северной широты и 170°00 восточной долготы. Потом его обнаружили (уже в своем секторе) американские летчики, назвали Тарджет-2 и оборудовали на нем свою военно-воздушную базу. В апреле 1950 года пилот В. Перов и штурман Б. Бродкин открыли ледяной остров площадью в 1000 км2. Впоследствии его опять-таки заняли

американцы, назвав его Тарджет-3.

Все эти ледяные острова имели характерную волнистую поверхность и крутые обрывистые берега высотой 10 — 12 м. Они рождаются на островах канадского архипелага и дрейфуют в Арктическом бассейне, пока их не выносит в Атлантику, где они умирают в ее теплых водах.

Именно такие острова принимались в прошлом за новые арктические земли. Они служат советской науке: ведь они самой природой предназначены для размещения на них арктических научно-исследовательских станций.



Флоберг, встреченный в океане в 640 км к северу от о. Врангеля.

Обломок большого ледового острова — флоберга.

САМАЯ СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ

Акватория Арктики огромна. Она занимает более 13 миллионов квадратных километров. Мы, полярные летчики, опутали ее густой сетью своих маршрутов. Одних только посадок на дрейфующие льды совершено несколько тысяч. Казалось бы, ни один крошечный островок не смог бы скрыться от наших глаз. Но если меня спросят: есть ли еще в Арктике новые, неизвестные до сих пор острова, то я, не задумываясь, без сомнений и колебаний отвечу: «Есть!»

Есть еще не открытые земли!

Эту мою уверенность подтверждает прежде всего история неизвестных островов в море Лаптевых. Они были обнаружены нами, экипажем гидросамолета СССР-Н-275, 27 июля 1940 года при выполнении стратегической ледовой разведки в северо-западной части моря Лаптевых.

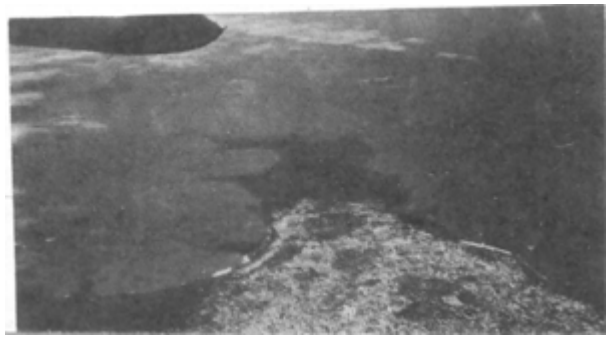
Ни по форме, ни по своему геологическому строению они не похожи ни на один из дрейфующих островов. Обрывистые берега, темная тундровая поверхность, небольшие озера, песчаные косы, стаи птиц (кайры и чайки), наличие плавника все говорило о том, что это настоящая земля.

Многочасовая разведка проходила в сложных метеорологических условиях. Сплошная низкая облачность, снегопад, туман и оледенение исключали астроориентацию, а радионавигационные средства тогда попросту отсутствовали.

В морских лоциях и картах того довоенного времени эти острова не значились. Проверить действительное положение островов помешала тяжелая ледовая обстановка, заставившая все силы бросить на проводку морских караванов через льды. А потом началась война, и острова были забыты. От них осталась лишь фотография, которая здесь воспроизводится, и карта, сделанная мною тогда.

Эта история хорошо иллюстрирует тот факт, что не так просто открыть в Арктике заново уже обнаруженный остров, если неизвестны его точные координаты, и, возможно, проливает некоторый свет на события, случившиеся 12 лет спустя.

25-24 августа 1952 года, выполняя глубокую ледовую разведку с выходом за географический полюс, в 160 км за ним мы с И. Черевичным встретили неизвестные острова.



Под крылом — неизвестная земля (1938 г.).

Открытие земли в этом районе было настолько ошеломляющим, что мы сначала даже решили, что сбились с курса. Неужели струйное воздушное течение вынесло нас к канадскому архипелагу? Контроль по трем радиопеленгаторам подтвердил, что мы находимся в нашей счислимой точке. Однако это нас не удовлетворило: пробив облака, мы проверили свое местоположение по высоте солнца. Все совпадало. Мы были там, где должны были быть, а под нами лежали два неведомых острова, четко выделявшиеся на фоне океанских льдов.

Странное, какое-то раздвоенное было наше состояние. Глаза видели твердую землю, осыпи каменистой породы, стаи кайр и чаек, реющих над островами, но в мыслях это открытие не укладывалось. К тому времени дрейфующие острова были полярным летчикам не в диковину. Мы встречались с ними неоднократно и не только легко распознавали их по внешнему виду, но и знали, где и как они зарождаются.

Острова же, увиденные нами за Северным полюсом, не были похожи ни на один из флоберговых, этих пришельцев с берегов Земли Элсмира. Их бурый цвет, осыпи крупных камней, следы монолитных скальных пород, большие стаи водоплавающих птиц — все напоминало типичный ландшафт арктических островов.

Находившиеся на борту самолета ученые из Арктического института А. Трешников (ныне член-корреспондент АН СССР), П. Гордиенко и Н. Волков, а также члены экипажа И. Черевичного — все были твердо уверены, что под нами находятся настоящие острова. Зарисовав их конфигурацию и сделав девять фотоснимков, мы вернулись на базу для доклада начальству.

Острова в районе полюса сулили огромные выгоды. Ведь отсюда очень удобно следить за погодой, заниматься океанологическими исследованиями, помогать авиаторам и мореплавателям. Увы, последующие поиски этих островов

оказались безуспешными.

Почему же мы не нашли их вторично? Куда исчезла эта «терра инкогнита»?

На мой взгляд, причина есть, и достаточно убедительная. В августе 1952 года в районе полюса было необычно тепло. Плюс 12 °С! Я никогда не встречался с такой температурой за все 44 года полетов в Арктике. Именно поэтому снежный покров растаял и острова резко выделялись среди хаоса торосов, вершины которых были на одном уровне с островами.

Через год, тоже в августе, температура воздуха в районе полюсе была нормальной, чуть ниже нуля. Снега было много, он покрывал все. Кроме того, все три полета на повторные поиски проходили в очень плохую погоду. «Летняя» в Арктике не обязательно значит «летная». Непрерывные циклоны, штормовые ветры, туманы, снегопады, интенсивное оледенение не позволяли летать на малых высотах из-за риска столкнуться с торосами. В поисках участвовал доктор географических наук Я. Гаккель — один из первооткрывателей подводного хребта Ломоносова, ярый сторонник заполюсных островов. Помню, как во время полета в тумане, на высоте 15 м, при видимости не более 50 м по горизонту, он ворвался в штурманскую с криком: «Земля!.. Острова… Проскочили!..»

Набрав высоту, чтобы развернуться в тумане, мы легли на обратный курс, но полное отсутствие видимости и сильное оледенение вскоре заставили нас подняться за облака, к солнцу.

Черевичный затянулся сигаретой.

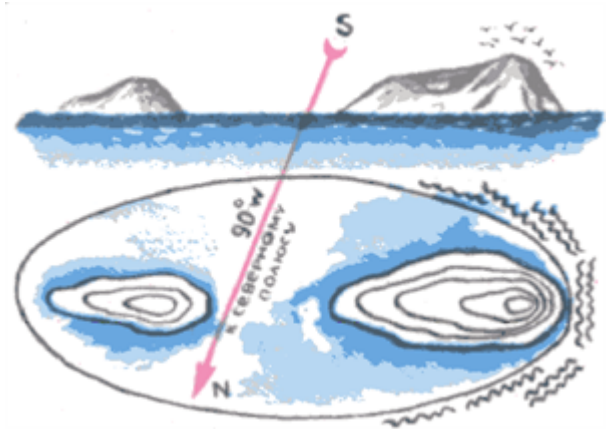
— Чертова землица! Не хотел бы я встретиться с ней в этом месиве!

— Наука требует жертв, — отозвался я, глядя на Гаккеля.

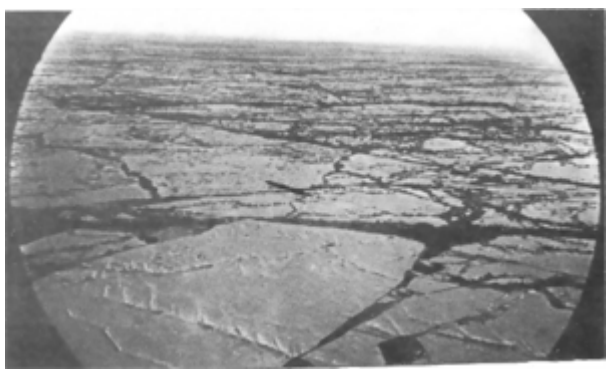
— Но земля! Она же была под нами! — не заметив иронии, восторженно выкрикнул он, лихорадочно записывая что-то в блокнот.

— Могла стать и последней… для нас, — тихо проговорил Черевичный, глядя на левое крыло, обезображенное ледяными наростами.

— Пассажиры этого не поймут, — прозвучал в громкоговорителях голос бортинженера Чечина со второго этажа летающей лодки. — Им бы только летать да делать разные открытия…



Схематическое изображение заполюсных островов (окружающие их торосы на рисунке не показаны).



Вид из иллюминатора на дрейфующие льды.

Через год мы снова полетели на поиски. С ледовой базы, организованной вблизи полюса. Самолет был оборудован радиолокатором, на который возлагались большие надежды. Увы, они не оправдались. На экране светилось бесчисленное количество точек. Каждая из них могла быть отражением от островов. Или от высоких торосов. Визуальным же поискам мешал обильный снежный покров. А. Трешников, и на этот раз летавший с нами, с сожалением произнес:

— Значит, это были все-таки дрейфующие острова. Вероятно, вершины хребта Ломоносова нигде не выходят на поверхность океана… Бороться и искать! Звучит романтично. Но целых два года ищем, а результаты?

— Для вас целых два года, а для нас всего четыре полета, — возразил я.

— Но они ничего не подтвердили.

— Досадно, — вздохнул Черевичный.

— Уж очень они были реальны, когда мы их обнаружили…

— Сами видите, кругом одни льды.

Так мнение науки разошлось с мнением экипажа. Загадка заполюсных островов осталась неразрешенной.

Спустя пять лет атомная субмарина «Наутилус» впервые пересекла Арктику от Аляски до Шпицбергена через полюс. И вновь вспыхнули споры, есть ли эти таинственные острова? Подлодка шла от мыса Барроу к полюсу по прямой, но, достигнув района, где были обнаружены острова, резко отвернула в сторону и лишь потом вновь вышла на прежний маршрут.

Что заставило «Наутилус» отклониться от курса? Не опасное ли уменьшение глубин, вызванное поднятием хребта Ломоносова, риск столкновения с его подводными вершинами? А может быть, и надводными — теми островами, которых мы так и не нашли?

В. Аккуратов выполняет астрономическое определение координат места посадки в океане. На заднем плане — самолет СССР-Н-169.

Рассказ В. АККУРАТОВА о полете в районе гипотетической Земли Андреева комментируют ПАВЕЛ НОВОКШОНОВ, ДМИТРИИ АЛЕКСЕЕВ, действительные члены Географического общества СССР

ИСТОРИЯ ЗЕМЛИ АНДРЕЕВА

В XVIII веке географические открытия в Арктике делались в основном людьми неучеными, безвестными и часто не отмеченными печатью добродетели»: правда в их рассказах нередко шествовала рядом с вымыслом. Появлялись они так же внезапно, как и исчезали, сделав свое небольшое, но нужное дело. К таким землепроходцам принадлежал и сержант Степан Андреев. Кем был он разжалованным офицером или простолюдином, когда и где родился и умер, — архивы умалчивают. Был он грамотен, но не умел пользоваться компасом, копировал карты, но не знал геодезической премудрости…

В марте 1763 года Андреев с несколькими казаками на собачьих упряжках отправился из Нижнеколымской крепости в «неизвестную посылку» — секретную экспедицию, имевшую целью проверить сведения об островах «супротив устья Ковмы реки» и «большой земле» к северу от этих островов, «на которой и стоячего всякого роду лесу весьма довольно». Побывали они на всех пяти островах, которые позже были названы Медвежьими, и составили их описание. На последнем, «пятом» острове, «взошед на верх горы», увидел Андреев «влево накосо севера в южную сторону, или по здешнему наврать к полуношнику», на горизонте «синь» или «чернь». Но что это было, земля или «полое место моря», Андреев «донести обстоятельно» не мог. Посему на следующий год ему было приказано вторично отправиться на «исследованные в море острова» и «ко упоминаемой большой земле».

С пятью казаками в середине апреля 1764 года прибыл он снова на пятый из Медвежьих островов — Четырехстолбовый. Назван он был так потому, что стояли там кекуры — высокие

природные каменные столбы. «В полуношник в леву руку» узрели на горизонте прошлогоднюю «синь» и «дались на усмотренное место». Бежали на собаках с небольшими перерывами почти пять суток. Ночевали у «великих» торосов. А на шестые сутки, рано утром, увидели «остров весьма немал. Гор и стоячего лесу на нем не видно, низменный, одним концом на восток, а другим — на запад, а в длину, так например быть имеет верст восемьдесят». Поехали к этому острову, но внезапно «наехали на незнаемых людей свежие следы», пришли в «некоторый страх» и поворотили обратно.

В дальнейшем эту землю искали многие. Первыми были геодезисты прапорщики Леонтьев, Лысов и Пушкарев. Целых три года, в 1769–1771 годах, путешествовали они на собачьих упряжках «для отыску показанного подпорутчиком Андреевым шестова острова, или матерой Американской земли». Кругом были лишь бескрайние льды, полыньи и торосы… Поручение найти Землю Андреева давалось а 1785 году и русской полярной экспедиции Биллингса. В 1810 году ее поисками занимался М. Геденшторм, в 1821–1823 годах — Ф. Врангель и лицейский товарищ Пушкина мичман Ф. Матюшкин.

В 1913–1914 годах Землю Андреева пытались обнаружить участники Северной гидрографической экспедиции на транспортах «Вайгач» и «Таймыр». Искали ее и советские полярные летчики, пока не было твердо установлено, что к северу от Медвежьих островов никакой земли нет.

Какую же «землю» и где именно мог видеть сержант Андреев? Дискуссий на эту тему было много, ведь проблеме более двухсот лет. В 50-е годы советский полярный исследователь и писатель К. Бадигин обнаружил в архиве кабинета Екатерины II путевой журнал последней экспедиции Андреева. Эта долгожданная находка не разрешила спор, а породила массу новых загадок.

В своих походах Андреев не пользовался очень важным инструментом компасом, больше доверяя солнцу и опыту своих спутников. А чтобы указывать в рапортах направление своего движения, придумал он крайне своеобразные и неясные термины. «Синь» с Четырехстолбового острова Андреев увидел «в полуношник в леву руку». Путь по льдам держал сначала, «поворотя влево под самой север», а потом-«под западной полуношник». На обратном пути ехали он и его спутники «смотря по сонцу и держась правой руки на полдень». На стоянках, ориентируясь по солнцу и положению азиатского побережья, употреблял он и такие выражения, как «в полуденной стороне вправе близь востоку».

Схема предполагаемого маршрута Андреева. Сплошная линия — восточный вариант, пунктир — северозападный. На карту нанесены ледовые острова, наблюдавшиеся в разные годы в этом районе.

До сих пор даже не установлено, как стоял Андреев на вершине Четырехстолбового острова, когда увидел далекую «землю». Некоторые исследователи полагали, что стоял он лицом к югу, к устью Колымы, а «землю» свою увидел на северо-востоке. В этом смысле якобы и нужно трактовать его слова «влево накосо севера в южную сторону, или по-здешнему назвать к полуношнику». Но тогда выходит, что Андреев, стоя лицом к югу, увидел землю… позади себя! Не так-то просто определить точный маршрут Андреева!

Опираясь на свои толкования его терминов, Н. Зубов и К. Бадигин в 1951 году выступили с утверждением, что Андреев отправился на северо-запад и открыл… остров Новая Сибирь! Они считали (остроумно, но недостаточно убедительно), что «влево» и «вправо» у Андреева всегда означало «к западу», «полуношник» обозначал не «северо-восток», как у поморов, а «северо-запад» и что выражение «смотря по сонцу и держась правой руки на полдень бежали» применялось им в смысле «на юго-восток», а не «на юго-запад». Однако категорическое заявление, что тайна Земли Андреева наконец-то разгадана, многим показалось преждевременным.

Анализируя путевой журнал Андреева, можно скорее предположить, что двигался он на восток-северо-восток и заметил остров Врангеля на 85 лет раньше английского капитана Г. Келлета. Так, в частности, считал и Л. Старокадомский — участник поисков Земли Андреева в 1913 году. Основания для такого предположения содержатся в тех немногих местах путевого журнала, которые не допускают противоречивых толкований. Так, например, было 22 апреля 1764 года, когда Андреев увидел неизвестный остров. Экспедиция отправилась к его «западному изголовью», то есть на восток, и «в самый полдень» наткнулась на следы «незнаемых людей». Похоже, что

остров находился к востоку от Андреева и его спутников. А сопоставив описание Земли Андреева и острова Врангеля, можно обнаружить между ними определенное сходство в размерах, внешнем виде и расположении. Наконец, в прошлом (возможно, еще в XVIII веке) остров Врангеля был обитаем. Это подтверждают предания чукчей о легендарном народе онкилонов, которые, спасаясь от преследования кочевников-оленеводов, вместе со своим вождем Крехаем удалились в «незнакомую землю, в ясные солнечные дни видную с мыса Якан»…

Что же все-таки видел С. Андреев? Заметил ли он Новую Сибирь, остров Врангеля, скопление ископаемого льда или гигантский айсберг вроде того, что сорок лет назад обнаружила в этом районе первая авиаэкспедиция к полюсу недоступности? Или стал очередной жертвой «арктического миража»? Как бы то ни было, по следам его «загадки» прошли многие полярные исследователи. Они не нашли его «земли». Но человечество лучше узнало и изучило Арктику. И в этом есть скромная заслуга безвестного сержанта Степана Андреева.

Досье эрудита

Г. СМИРНОВ
В труде рожденное слово

Как-то раз мне попался под руку небольшой поморский словарь. Просматривая его, я был поражен обилием терминов для обозначения разновидностей льда и особенностей строения прибрежной зоны. Скажем, мы, горожане, ясно представляем себе, что таков лед, замерзшая лужа, наст, плывущая льдина. Кое-что слышали об айсбергах и торосах. А посмотрите, сколько «ледяных» терминов в поморском языке!

Нилас — только что народившийся тонкий осенний лед, носящийся по воде. Отпадыш — льдина, оторвавшаяся со склона горы. Падун — отпадыш, который дрейфует по морю. Пан — громадные сборища льдин из разбитого и вновь сплоченного льда. Плывун — отдельные легко обходимые плавающие льды. Подошва льда — примерзший к берегу лед, который не поднимается при приливе. Поляны ледовые ровные поля, занимающие без перерыва большое пространство. Пояс полоса или гряда блуждающего по морю льда. Припай — ровный, неотрывающийся, примерзший к берегу лед, за которым находится открытая водная поверхность. Расплав — редкий носящийся лед. Ропаки — льдины, торчащие стоймя, Рубан — край припая. Сало — тонкий, напоминающий жирные сальные пятна лед, появляющийся перед ледоставом. Наст — обледенелый снег на земле. Слуд, слуз — тот же обледенелый снег, но уже на поверхности льда или тонкая ледяная корка, оставшаяся на льду после убыли воды. Стамуха — глыбы льда, затормозившиеся на подводной каменистой мели. Торос — взгромоздившиеся льдины на ледяном поле. Шуга — мелкий рыхлый лед, несущийся осенью перед ледоставом.

Не меньшее обилие терминов и в обозначении видов береговой линии. Водопоймина — камень, мель и берег, покрываемые при приливе водой. Заструга песчаная гряда, образовавшаяся от прибоя на малой глубине параллельно берегу. Корга — каменистая мель или островок. Кошка — обсыхающая длинная песчаная мель, постепенно превращающаяся в косу. Кут — вершина, конец залива или губы. Лайда — иловатая прибрежная отмель, засыхающая при отливе. Луда — мель, чаще каменистая, длинная. Наволок — мыс. Нос — далеко выдающийся

от материка мыс. Намойна — насыпная песчаная или каменистая Гряда у устья реки. Поливуха плоский гладкий камень, лежащий в море почти на поверхности воды, через который ходят волны. Потайник — подводный камень или мель, на которых нет буруна. Прислон — гористый крутой берег не у самой воды. Стамик — камень или каменистая мель, на которых останавливается носящийся лед, образуя стамухи. Толстик — высокий крутой берег. Щелье — гладкий отлогий гранитный берег красного цвета. Ягра — в устьях рек песчаная отмель, накрываемая водой при приливе. Яр — крутой песчаный берег.

Изумительное обилие и точность этих терминов есть своеобразное отражение особенностей производственной деятельности поморов. Ведь при их работе не обойтись без четкого и экономичного языка, ясного и быстрого обозначения обстановки на море и на берегу — от этого прямо зависит удача, а порой и жизнь вышедших на промысел людей. Вот уж поистине: в труде рождается точное, выразительное слово!